iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

3(74)
marzec
2014



KOMUNIKACJA JEST RODZAJU ŻEŃSKIEGO

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Komunikacja na świecie

Drodzy Czytelnicy

Potraktujmy Dzień Kobiet jako okazję do przybliżenia **sylwetek pięciu kobiet, których praca zawodowa jest związana z komunikacją miejską**, i które – w ramach swoich obowiązków służbowych – dbają, byśmy sprawnie i bezpiecznie docierali do domu, pracy, szkoły, teatru, albo na zakupy. W końcu komunikacja jest rodzaju żeńskiego. Na łamach **Tematu numeru panie zdradzają, jak sobie radzą w zawodach, często uważanych za typowo męskie**.

Powoli żegnamy się z sentymentalno-historycznym cyklem „**Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje**". W ramach przedostatniego odcinka jesteśmy z wizytą w **Cieszynie**.

Będąc w okolicach, odwiedziliśmy naszych południowych sąsiadów. W rubryce „**Komunikacja na świecie**" prezentujemy komunikacyjne rozwiązania stosowane w **Ostrawie**.

Sezon rowerowy uważamy za oficjalnie otwarty. Na warszawskich ulicach pojawiły się już jednoślady Veturlio. Mamy też dobre informacje dla mieszkańców Białołęki oraz osób korzystających z metra. Podziemna kolej – od 1 marca – częściej kursuje w soboty, a 28 lutego została podpisana umowa na budowę trasy tramwajowej od mostu Marii Skłodowskiej-Curie do pętli przy ulicy Mehoffera. Szczegółowe informacje na temat bieżącego funkcjonowania komunikacji miejskiej znajdziecie Państwo w „**Aktualnościach**".

Zachęcamy do lektury

iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca:
Magdalena Jóźwik

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
7967

Prenumerata:
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl

www.facebook.com/ztm.warszawa

www.twitter.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

Remont średnicy – SKM S3 na trasach skróconych

Linia SKM S3 zostanie podzielona na dwie linie: S3 kursującą na odcinku Warszawa Centralna – Warszawa Lotnisko Chopina i S30 łączącą Warszawę Wschodnią z Legionowem i Legionowem Piaskami. Pociągi linii SKM S9 będą kursowały przez cały tydzień w relacji Warszawa Zachodnia peron 8 – Legionowo Piaski / Wieliszew. Zmiany – spowodowane remontem torów dalekobieżnych na moście średnicowym – będą trwały od 9 marca do 14 czerwca br.

W miejsce S3 – S3 i S30

9 marca rozpocznie się remont torów dalekobieżnych mostu średnicowego. **Linia SKM S3 zostanie wycofana z mostu i podzielona na dwie linie**:

- **S3** – Warszawa Centralna – Warszawa Lotnisko Chopina,
- **S30** – Warszawa Wschodnia – Legionowo/Legionowo Piaski.

Linia S30 będzie kursowała tylko w dni robocze. Kursy wydłużone do Legionowa Piasków będą realizowane w godzinach szczytu komunikacyjnego.

Co w zamian?

Na czas remontu zostaną wprowadzone zmiany w kursowaniu linii SKM S9 ułatwiające dojazd do **centrum Warszawy. Pociągi SKM S9 będą jeździły przez cały tydzień na trasie Warszawa Zachodnia peron 8 – Legionowo Piaski / Wieliszew**.





Pasażerowie chcący dojechać do stacji kolejowych położonych w południowych dzielnicach Warszawy (m.in. **Warszawa Służewiec, Warszawa Rakowiec**) będą mieli do dyspozycji:

- linię **SKM S9** z przesiadką na **Dworcu Gdańskim** do metra lub tramwajów dojeżdżających do **Dworca Centralnego**, z którego będą odjeżdżały pociągi SKM S3,
- linię SKM **S9** i **pociągi Kolei Mazowieckich** z przesiadką na **Dworcu Zachodnim peron 8** do pociągów linii **SKM S3** i **pociągów Kolei Mazowieckich kursujących linią radomską** (odjazdy z peronów 3-6),
- linię **SKM S30** z przesiadką na **Dworcu Wschodnim** do pociągów **SKM S2** i **pociągów Kolei Mazowieckich kursujących linią radomską**.

Honorowanie biletów

Od 9 marca do 14 czerwca br. będzie obowiązywało **wzajemne honorowanie biletów Zarządu Transportu Miejskiego i Kolei Mazowieckich** na odcinku **Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia**.

Dodatkowo, **bilety KM** ważne na linii **KM9 (linia działdowska)** oraz częściowo **KM10 (linia Legionowo – Tłuszcz)** będą honorowane w:

- pociągach SKM linii S30 na odcinku Legionowo Piaski – Warszawa Wschodnia i S9 na odcinku Legionowo Piaski – Warszawa Zachodnia peron 8,
- w pociągach SKM linii S2 i S3 na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Lotnisko Chopina,
- w pociągach metra na odcinku ograniczonym stacjami Dworzec Gdański – Centrum.

Bilety ZTM będą honorowane w pociągach KM:

- na odcinkach: Legionowo Piaski – Warszawa Wschodnia, Legionowo Piaski – Warszawa Zachodnia peron 8,
- obsługujących linię KM8 (linia radomska) na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Służewiec.

Z biletem PKP Intercity i Przewozów Regionalnych w komunikacji miejskiej

Od 9 marca do 14 czerwca br. – w związku z remontem torów dalekobieżnych na moście średnicowym – ZTM będzie honorował na wybranych odcinkach bilety PKP Intercity* i Przewozów Regionalnych** w metrze, tramwajach, autobusach i SKM.

	M	tram	bus	skm
PKP INTERCITY *	między stacjami **Dworzec Gdański i Centrum** (w obu kierunkach)	wszystkie linie kursujące na trasie: **Dworzec Gdański – Słomińskiego – al. Jana Pawła II – Dworzec Centralny** (w obu kierunkach)		pociągi linii S2 na odcinku **Warszawa Wschodnia – Warszawa Rembertów** (w obu kierunkach)
PRZEWOZY REGIONALNE **	między stacjami **Dworzec Gdański i Centrum** (w obu kierunkach)	wszystkie linie kursujące między **Warszawą Zachodnią a Warszawą Wschodnią** (w obu kierunkach)	wszystkie linie kursujące między **Dworcem Wschodnim a Dworcem Zachodnim** (w obu kierunkach)	pociągi SKM kursujące na odcinku: **Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów** (w obu kierunkach) oraz **Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska** (w obu kierunkach)

*

- jednorazowe – na przejazd w relacjach poza Warszawę przez Dworzec Wschodni, Dworzec Centralny lub Dworzec Zachodni
- abonamentowe – na przejazdy w relacjach poza Warszawę oraz od/do stacji Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia
- odcinkowe – w relacji od/do Dworca Wschodniego, Dworca Centralnego lub Dworca Zachodniego
- sieciowe – w tym również Karta PKP Intercity
- weekendowe i podróżnika

**

- jednorazowe
- okresowe odcinkowe – na przejazd z/do lub przez Warszawę Zachodnią, Warszawę Centralną i Warszawę Wschodnią oraz bilety bez wskazania relacji:
  - bilety turystyczne
  - bilety sieciowe
  - REGIOkarnety

Metro częściej w soboty, więcej autobusów w dni powszednie

Metro – od 1 marca br. – kursuje częściej w soboty. Dla linii tramwajowej 2 oraz linii autobusowych E-6 i 314 częstsze kursy obowiązują od 3 marca br.



Metro

Od 1 marca, metro w soboty kursuje nie co 5 min 50 sek., lecz co 4 min 50 sek. Został także wydłużony, o około 2 godziny (do około godziny 19.00) czas, w którym pociągi kursują ze zwiększoną częstotliwością. Dzięki temu pasażerowie podziemnej kolei mają w soboty do dyspozycji o około 20 proc. miejsc więcej.

Obsługa Tarchomina i Nowodworów

Od 3 marca, w porannym szczycie, **linia 2 kursuje częściej**. W najpopularniejszej porze, czyli w godzinach 7.05-7.35, jej częstotliwość zwiększyła się z 5 do 4 min.

Częstotliwość kursowania linii **E-6 została zwiększona w popołudniowym szczycie**. Autobusy podjeżdżają na przystanki nie co 5, a co 4 min. Dodatkowo, czas jej kursowania został wydłużony do godziny 21.00. **Zwiększyła się** także, z 10 do 7,5 min, **częstotliwość kursowania linii 314**. Linia ta także kursuje dłużej – do około godziny 20.15.

Pozostałe zmiany

Wraz z zakończeniem ferii, od 3 marca linie autobusowe: **153, 162, 163, 164, 193, 205, 211, 304, 460, 514** i **735** kursują według podstawowych rozkładów. Dodatkowo, część kursów linii: **109, 122, 138, 174, 213, 401** i **713** jest obsługiwana przez dłuższe niż dotychczas autobusy.

W porannym szczycie, dla linii **725** jest uruchamiany **dodatkowy kurs na trasie skróconej: Kępa Okrzewska – Przekorna** i z powrotem. Dzięki temu został usprawniony dojazd do szkoły w okolicy ulicy Przyczółkowej. Autobus odjeżdża z Kępy Okrzewskiej o godzinie 7.30, a z ulicy Przekornej o godzinie 7.43.

Zwiększyła się również – w dni świąteczne – z 40 do 30 min **częstotliwość kursowania linii 134**.

Za 10 miesięcy dojedziemy tramwajem na Tarchomin

28 lutego br. została podpisana umowa na budowę trasy tramwajowej na Tarchomin. Nowe, zielone torowisko połączy trasę na moście Marii Skłodowskiej-Curie z nową pętlą przy ulicy J. Mehoffera.

Tramwaje Warszawskie wraz z Zarządem Transportu Miejskiego podpisały umowę na budowę trasy tramwajowej na Tarchomin (od trasy mostu Marii Skłodowskiej-Curie do pętli przy ulicy J. Mehoffera) z firmą ZUE S.A. Kontrakt opiewa na kwotę 64 199 999 zł brutto. Wykonawca ma 10 miesięcy na budowę. Firma została wybrana w przetargu z aukcją elektroniczną.

Dzięki nowej trasie mieszkańców tego rejonu Białołęki szybko i sprawnie dojadą do stacji metra Młociny. Szacowany czas podróży to około 14 minut. Długość trasy to 4,5 km; będą na niej trzy przystanki – Myśliborska, Tarchomin, Mehoffera. Wszystkie perony będą przystosowane do tramwajów niskopodłogowych. Torowisko na całej długości zostanie wykonane na podbudowie betonowej i obsiane trawą. Przy przystankach i przejazdach drogowych położony będzie asfalt. Wybrana firma wykona także podstację trakcyjną „Ćmielowska" oraz niezbędną przebudowę infrastruktury drogowej.

Zarząd Transportu Miejskiego planuje dalszy odcinek tej trasy – do pętli Winnica. Aktualnie przygotowywany jest wniosek o wydanie decyzji ZRID. Będą to kolejne cztery przystanki, trasa tramwajowa zakończy się wtedy w niewielkiej odległości od ulicy Modlińskiej. Do Młocin będzie można stamtąd dojechać w 21 minut.

„Veturilomania”

1 marca br. na ulicach Warszawy znów pojawiły się rowery systemu Veturilo i rozpoczął się kolejny sezon funkcjonowania miejskich wypożyczalni rowerowych. Będzie można z nich korzystać do końca listopada.

Rowery można wypożyczać od 1 marca. Do dyspozycji rowerzystów oddano **173 stacje** i **2 650 rowerów**.

Zeszłoroczny sezon zakończył się ze 149 674 zarejestrowanymi użytkownikami, którzy chociaż raz wypożyczyli rower. Od początku istnienia systemu, czyli od sierpnia 2012 r., odnotowano 2 190 291 wypożyczeń. Veturilo cieszyło się ogromną popularnością – liczba wypożyczeń w ciągu roku wzrosła o 400 proc. W czerwcu 2013 r. „pękł” milion wypożyczeń, a już w październiku przekroczona została liczba 2 mln. **Rekordzista użył roweru Veturilo 1 400 razy**.

Jak będzie w tym roku? Przekonamy się już za kilka miesięcy. Miejska infrastruktura rowerowa sukcesywnie się powiększa i zachęca do podróżowania rowerem po mieście. W tej chwili jest około 370 km dróg i pasów rowerowych. **Plany na 2014 r. zakładają wytyczenie około 60 km nowych odcinków** (m.in. na ulicy Waryńskiego, Wołoskiej, Sokolej, Drewny).

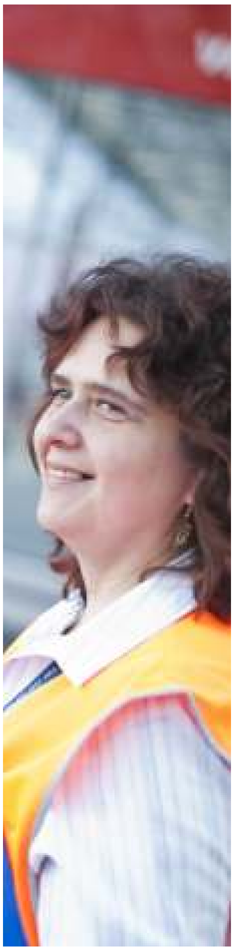
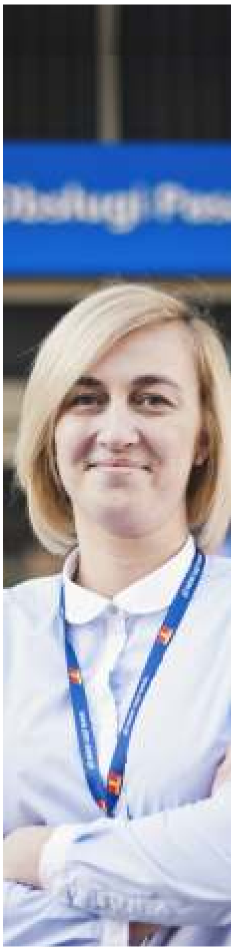
W regulaminie korzystania z Veturilo pojawiła się nowość. Zmieniony został zapis dotyczący zasady zwrotu rowerów.



W tym sezonie **należy obowiązkowo wpinać rowery do stojaków z elektrozamkami**. Jedynie w sytuacji, gdy wszystkie stojaki są zajęte, można oddać rower za pomocą terminala i zablokować go linką z zamkiem szyfrowym.

Przypominamy! Pierwsze 20 minut jazdy z Veturilo jest bezpłatne. Za kolejne 40 minut wypożyczenia roweru zapłacimy złotówkę, a za drugą godzinę – 3 zł. Trzecia godzina jazdy kosztuje 5 zł, a czwarta i każda kolejna 7 zł.





KOMUNIKACJA jest rodzaju żeńskiego

Większości z nas Dzień Kobiet kojarzy się z czasami PRL-u oraz goździkami i rajstopami, którymi kobiety były obdarowywane w zakładach pracy. Tymczasem święto ustanowiono w 1910 r., jako wyraz szacunku dla kobiet walczących o równouprawnienie. Miało służyć krzewieniu idei ich praw. Niezależnie od tego, jak postrzegamy ten dzień, warto pomyśleć **o kobietach, dzięki którym autobusy, tramwaje oraz pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i metra kursują każdego dnia sprawnie, punktualnie i bezpiecznie**. W końcu komunikacja jest rodzaju żeńskiego.

Jak zauważa Danuta Bar, motornicza Tramwajów Warszawskich: *Młodzi mężczyźni nie uznają Dnia Kobiet. Mówią, że szanują kobiety każdego dnia, a nie tylko raz w roku. My lubimy to święto! Szanujcie nas 365 dni w roku i 366. dnia też.*

Aby w mieście funkcjonowała nowoczesna komunikacja miejska, potrzebne są pieniądze. Regularne wpływy od pasażerów to gwarancja nowoczesnego, bezpiecznego i przystosowanego do potrzeb wszystkich pasażerów taboru. O przyczynach niepłacenia za przejazdy i najczęstszych trikach gapowiczów opowiada **Karolina Boros, kontrolerka biletów**.

Nadzór i kontrola to zadania **Renaty Walczak**, która **pracuje w ekspedycji ruchu** na stacji metra Młociny.

Pierwsza linia frontu, czyli **panie z Punktów Obsługi Pasażerów ZTM**. O tym, na czym polega ich praca rozmawiamy z **Joanną Pilichowicz**.

Najbardziej widocznymi na ulicach kobietami komunikacji są **motornicze i panie za kierownicą autobusu**. O tym, czy style jazdy kobiet i mężczyzn motorniczych różnią się opowiada **Danuta Bar**, a o miłości do autobusów – **Anna Partyka**.

Wszystkim Paniom, zarówno związanym zawodowo z komunikacją, jak i Czytelniczkom – użytkowniczkom transportu miejskiego życzymy z okazji Dnia Kobiet dużo uśmiechu, życzliwości ze strony mężczyzn, ale też i kobiet oraz... punktualnej komunikacji miejskiej.

„Gabryśka” czasem się boi

Pasażer nie przyjął ode mnie wezwania do zapłaty, bo miał żylaki na nogach i nie mógł wstać – notabene do kasownika tuż nad jego głową. Pan założył w sądzie sprawę, która toczy się już dwa lata – o pracy na stanowisku kontrolerki biletów opowiada **Karolina Boros, jedna z ośmiu kobiet sprawdzających bilety w warszawskiej komunikacji miejskiej**.



Don't speak Polish

Tramwaj linii 9 rusza z przystanku. Młoda, atrakcyjna dziewczyna spokojnie czeka na zmianę świateł. Po chwili podchodzi do kasownika i blokuje go. Pada znane i budzące lekką niepewność: *Dzień dobry, kontrola biletów*. Pasażerowie ożywiają się. Część nerwowo przeszukuje torebki i kieszenie. Komuś bilet upada pod fotel. Kontrolerka cierpliwie czeka, aż się odnajdzie. Karta ważna. *Dziękuję, dziękuję, dziękuję* – słychać po każdym zbliżeniu urządzenia kontrolującego do karty.

Na końcu wagonu siedzą dwie kobiety i z uśmiechem komentują: *A to dziewczyna kontroluje? Pierwszy raz trafiam. Dobrze, dobrze... Ja to nie umiem jeździć bez biletu, nie na moje nerwy. Karta mi się skończyła w weekend, więc od razu doładowałam*. Okazuje się, że niektórzy maja „silniejsze” nerwy. Dziewczyna siedząca obok okazuje się pasażerką na gapę. Bez słowa sprzeciwu okazuje dokumenty. To kolejny mandat wypisany dziś przez **Karolinę Boros, kontrolerkę biletów od 2011 r**.

Autobus linii 158. Kobieta podaje nieskasowany bilet ze słowami: *Ojej, mam bilet, ale zapomniałam skasować*. Chwilę po tym, jak Karolina prosi o okazanie dokumentów okazuje się, że pani „don't speak Polish”. Pasażer obserwujący scenę wybucha śmiechem. Jedna z metod na uniknięcie wezwania do zapłaty? Kontrolerka próbuje ustalić narodowość i umiejętności lingwistyczne pasażerki, która uparcie w języku angielskim twierdzi, że nie rozumie, bo jest Włoszką. Kobieta dostaje propozycję uregulowania należności – w wysokości 164 zł (opłata dodatkowa 159,60 zł plus cena biletu 4,4 zł) – za jazdę bez ważnego biletu na miejscu. To spora oszczędność. To samo wezwanie do zapłaty opłacone w ciągu siedmiu dni od daty otrzymywania to już 186,20 zł. Dalsza zwłoka skutkuje koniecznością wniesienia opłaty w wysokości 266 zł. Warto płacić od razu. Karolina komentuje: *Dziś jest szczęśliwy dzień, pasażerowie bez dyskusji okazują dokumenty*.

Kolejny autobus i kolejny gapowicz – tym razem młody mężczyzna. W pojeździe odmawia okazania dokumentów, ale na przystanku legitymuje się bez sprzeciwu. Nie ma wyjścia, inaczej popełniłby wykroczenie. Osoby odmawiające okazania dokumentu tożsamości mogą zostać ukarane przez policję mandatem, a nawet grzywną nałożoną przed sąd, w wysokości do pięciu tysięcy złotych. Od marca 2011 r., dzięki zamianom w Prawie przewozowym, kontrolerzy mają prawo do ujęcia pasażera, który odmawia okazania dokumentu lub próbuje uciec. Karolinie zdarza się czasem skorzystać z uprawnień do fizycznego powstrzymania gapowiczów przed próbą ucieczki, choć głównie stara się odwodzić od tego słowami. Jak sama mówi: *Kobiety łagodzą*

obyczaje. Panowie – gapowicze są wobec mnie kulturalniejsi i spokojniejsi. Wzbudzam respekt u mężczyzn, nawet tacy dwumetrowi uspokajają się. Do kolegów po fachu już dawno by się stawiali.

Sępy i hieny

To jest wyzwanie – wejść do autobusu pełnego obcych ludzi i poprosić o bilet, czy wyegzekwować wezwanie do zapłaty. Bywają takie dni, że trzeba walczyć o wszystko. Nadenerwować się, żeby cokolwiek wypisać, doprowadzić do okazania dokumentów, wysłuchać na swój temat przeróżnych uwag i epitetów, przykładowo, kiedy starsze kobiety komentują: „Wzięłaby się pani do sensownej roboty, do rodzenia i wychowywania dzieci, gotowania obiadów". Na początku było bardzo trudno wysłuchiwać kłamstw, wykrętów i wyzwisk pod swoim adresem. Z czasem człowiek się przyzwyczaja – opowiada Karolina.

Najgorzej jest przed świętami. Kontrole trwają cały rok, ale wtedy najczęściej można usłyszeć: „Cały rok was nie ma, a przed świętami chcecie zarobić – sępy i hieny. Cudzym dzieciom zabieracie prezenty". Zdarza się, że ludzie pytają: „Czemu pani nie wierzy, że miałem ten bilet?". Cóż mam odpowiedzieć? Że sami pasażerowie nauczyli mnie tej niewiary? – pyta Karolina. *Czasem jest niebezpiecznie. Są mężczyźni, którzy próbują mnie szarpać, czy popychać przy próbie ucieczki. Czasem się boję. Wtedy pomocna jest umiejętność rozładowywania napięcia przez rozmowę, humor, obecność kolegi. Bywa jednak, że stres przenosi się do domu, a tam zdarza mi się i krzyknąć, i wyładować na bliskich* – dodaje.

A co z sytuacjami dyskusyjnymi? Ktoś ma zakodowany bilet, ale zapomniał go aktywować. Karolina tłumaczy: *To mimo wszystko jazda bez ważnego biletu. Nie mogę takiej osoby puścić. Moja praca jest monitorowana. jeżeli postąpię niezgodnie z regulaminem, grożą mi konsekwencje służbowe. Szkoda byłoby stracić pracę w czasach, gdy tak o nią trudno. Zdarzają się również propozycje korupcyjne, ale ja nie toleruję nieuczciwości. Mam swoje zasady i nie biorę łapówek. Za dużo mam do stracenia: przekonania, dobre imię i pracę.*

Tu zawsze chodzą tacy panowie z wąsami

Jak kobieta radzi sobie z negatywnym nastawieniem ludzi do profesji, którą wykonuje? *Jest różnie. Ludzie nas nie lubią. Nie potrafią oddzielić człowieka od jego pracy. Zdarzają się wyzwiska. Do mnie – kobiety mimo wszystko podchodzą trochę inaczej. Zdarzają się miłe sytuacje, kiedy ktoś pozytywnie komentuje, że kobieta ich kontroluje. Chwalą ZTM za zatrudnianie pań, ponieważ wtedy kontrola jest milsza. Mówią: „Tu zawsze chodzą tacy panowie z wąsami, a tym razem taka młodziutka pani". To praca w zdecydowanie męskim gronie. Chwalę sobie współpracę z kolegami. Wzajemnie się wspieramy i uzupełniamy. Koledzy czasem sami z siebie mi ustępują, idą na rękę. Poza tym z mężczyznami czuję się bezpieczniej* – wyjaśnia Karolina.

Mężczyźni – kontrolerzy mówią o sobie „Władki". Karolina nazywana jest przez kolegów „Gabryśką". To celowe, ze względów bezpieczeństwa. Pasażer ma prawo spisać numer służbowych kontrolera, ale nie może oczekiwać od niego, że się wylegitymuje. Jakiś czas temu obowiązywały kurtki służbowe z logo ZTM. Dochodziło jednak do niebezpiecznych sytuacji, gdy agresywni pasażerowi zaczepiali wracających z pracy kontrolerów. Dlatego kontrole przeprowadzają dwie, trzy osoby – tak jest bezpieczniej i skuteczniej. Karolina w swoim zespole jest jedyną kobietą. Ogólnie w ZTM pracuje tylko osiem kontrolerek biletów.

Zajęcie dla babek o twardym charakterze

Ja się zmieniłam o 180 stopni. Przyjaciele mi mówią, że stałam się bardziej asertywna, a może zwyczajnie twardsza. Zaczęłam niestety nawet popalać, jako jedyna w całym zespole. To reakcja na stres – kombinowanie, kłamstwa i agresję ze strony niektórych pasażerów. Bywa ciężko… Kontrolerzy pracują w różnych systemach, natomiast moja praca jest zorganizowana w systemie 12-godzinnym. Pół doby chodzenia po autobusach i tramwajach – nieważne czy mróz, czy skwar. Trudno jest łączyć życie zawodowe z rodzinnym. Bez pomocy bliskich byłoby to niemożliwe – wyznaje Karolina. *Mimo to lubię swoją pracę, ponieważ ciągle coś się dzieje. Nie zniosłabym rutyny, lubię kontakt z ludźmi, a bezczynność mnie wykańcza* – dodaje.

Czego życzy Karolina?

Z okazji Dnia Kobiet – ale też na wszystkie pozostałe dni – życzę koleżankom i… sobie wytrwałości, cierpliwości oraz uprzejmych i współpracujących pasażerów. Poza tym chciałabym, aby zmieniło się podejście do zawodu kontrolera biletów. Przydałaby się kampania społeczna informująca, że wykonując nasze obowiązki działamy w służbie interesu społecznego. Niepłacenie za bilet to kradzież, a my nie jesteśmy chciwi, pazerni i bezwzględni. Zachęcam też, żeby nie stawać w obronie osób, które celowo kombinują, ponieważ w naszym wspólnym interesie leży to, by wpływy z biletów były jak największe, co przełoży się na komfort podróży komunikacją miejską.



Witam panią prezesową

Sprawny, bezpieczny, punktualny, dobrze oznakowany, klimatyzowany autobus, obsługiwany przez profesjonalnie przygotowanego do pracy, umundurowanego kierowcę. O to, byśmy poruszali się takimi środkami komunikacji troszczy się Renata Walczak, kontrolerka ruchu w ekspedycji na Młocinach. O swojej pracy mówi: ***Jestem zatrudnionym pasażerem. Chodzę i szukam dziury w całym*****. Renata dba, żeby „deskorolki", „kebaby" i „koziołki" – jak w swoim slangu zawodowym pracownicy ekspedycji nazywają różnego typu autobusy – wyjeżdżały w trasy sprawne technicznie i zgodnie z rozkładem jazdy.**

Jesteś, myśl

Ekspedycje ZTM są stałymi punktami kontrolnymi zlokalizowanymi przy większych pętlach. Obecnie istnieje ich pięć: Lubelska, Esperanto, Metro Młociny, Metro Marymont i P+R Al. Krakowska. Podstawowym zadaniem pracowników jest monitorowanie godzin odjazdów i przejazdów oraz stanu technicznego pojazdów. Poza tym, sprawdzają czystość w autobusach, działanie klimatyzacji (o ile jest zainstalowana w pojeździe) latem, ogrzewanie zimą, oznakowanie pojazdu i piktogramy. W razie konieczności informują pasażerów o awarii autobusu i odwołanych kursach oraz doradzają, jak najszybciej dojechać do wybranego miejsca.

Są dni, kiedy jest spokojnie i dni, kiedy awaria goni awarię, a kolizja kolizję. *Wtedy trzeba działać pod presją czasu i szybko podejmować decyzje, żeby pasażer jak najmniej odczuwał skutki utrudnień w ruchu* – wyjaśnia Renata.

W takich sytuacjach pracownik ekspedycji przechodzi na bezpośrednie sterowanie ruchem. Oznacza to, że rozkład jazdy przestaje obowiązywać, a kontroler informuje, o której godzinie i gdzie kolejny pojazd włączy się do ruchu. Jednocześnie informuje kierowców o trasach objazdowych. *Muszę myśleć o pasażerach, którzy czekają na przystankach i nie wiedzą, co się dzieje. Uważam, że jest to praca dla ludzi, którzy nie traktują swoich obowiązków w kategoriach „tu i teraz", ale potrafią działać z pewnym wyprzedzeniem. Tu nie ma szablonów, ani rączki do prowadzenia. Trzeba być zdyscyplinowanym, silnym psychicznie, elastycznym, szybko podejmować decyzje, a przede wszystkim lubić kontakt z innymi ludźmi* – tłumaczy Renata. *Moje hasło to „Jesteś, myśl"* – dodaje.

Jestem rzecznikiem pasażerów

Komunikację mam we krwi. Niestety natura poskąpiła sokolego wzroku i nie udało mi się zrealizować marzenia o pracy motorniczej. Trochę też trwało zanim w 2011 r. trafiłam na ekspedycję. W międzyczasie odebrałam 25 porodów, pracowałam na poczcie, ale dopiero tutaj czuję, że realizuję się zawodowo – zdradza kontrolerka ruchu.



Praca Renaty jest satysfakcjonująca, choć niełatwa. Często jest zmuszona pełnić rolę mediatora między pasażerem a kierowcą. Nie brakuje też trudnych decyzji, np. gdy nietrzeźwy kierowca stawia się w pracy i płacząc prosi, żeby dać mu szansę i nikogo nie powiadamiać. *W takich przypadkach nie mam dylematów, choć dla kierowcy oznacza to zwolnienie z pracy* – kategorycznie stwierdza Renata. *Dlatego zdarza się, że nie jesteśmy lubiani przez kierowców. Trudno, ja przede wszystkim jestem rzecznikiem pasażerów* – dodaje.

Nie ma taryfy ulgowej

Najczęstsze skargi pasażerów? – zastanawia się głośno Renata. *Autobus nie zatrzymał się, nie poczekał, przytrzasnął drzwiami. Wysłuchuję, tłumaczę, czasem przepraszam za kierowców* – odpowiada. *Do raportu wpisuję wszystkie zachowania niezgodne z regulaminem, np. gdy kierowca pali w pojeździe, albo odjeżdża niezgodnie z rozkładem. W efekcie, czasem kierowca traci premię, ale zdarza się też, że przewoźnik otrzymuje karę za pojazd nie w pełni sprawny technicznie* – dodaje.

Mimo to Renata chwali sobie współpracę z kierowcami: *Lubimy się, szanujemy. Jest wśród nich wiele ciekawych osób o niespotykanych zainteresowaniach. Czasem pomaga fakt, że jestem kobietą* (w ekspedycjach pracuje pięć kobiet i jedenastu mężczyzn). *Kierowcy uspokajają się, bardziej się starają, dobierają mniej dosadne słowa* – wyjaśnia kontrolerka ruchu. *Ale na taryfę ulgową nie mają co liczyć* – szybko dodaje. *I choć zdarza się, że słyszę: „Witam panią prezesową", to przede wszystkim muszę sumiennie wypełniać swoje obowiązki. Efekty? Na przestrzeni kilku lat poprawił się stan taboru, przewoźnicy bardziej dbają o autobusy, a kierowcy kulturalniej odnoszą się do pasażerów* – kończy Renata.



TARYFĘ ZNAMY PERFEKCYJNIE

Pani, na oko dziewięćdziesięcioletnia, przyjeżdżała do nas na hulajnodze, na której miała zamontowane radyjko. Ile ona miała w sobie werwy! Ubrana w odblaskowy dres podjeżdżała na hulajnodze pod samo okienko – o pasażerach, codziennych obowiązkach i cechach charakteru niezbędnych w pracy związanej z bezpośrednią obsługą klientów opowiada **Joanna Pilichowicz, kasjerka w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM**.

Jak Pani trafiła do ZTM-u?

To był przypadek. W 2008 r. dowiedziałam się, że ZTM poszukuje kasjerek. Złożyłam dokumenty i udało się. Byłam bardzo zadowolona, że trafiłam do solidnej i stabilnej firmy, z którą można wiązać przyszłość.

Na czym polega praca w Punkcie Obsługi Pasażerów?

Często utożsamia się nas z kasjerkami, których jedynym zajęciem jest sprzedaż biletów, a to jedynie niewielka część naszych obowiązków. Poza tym zajmujemy się personalizacją kart, wydawaniem hologramów, przyjmowaniem wpłat za wezwania do zapłaty, udzielamy informacji taryfowych i regulaminowych, ale też doradzamy, jak najszybciej dostać się komunikacją miejską w określone miejsce. Moim celem jest szybka i perfekcyjna obsługa pasażerów. Kiedyś usłyszałam, że powinnam być księdzem, żeby wysłuchać i psychologiem, żeby doradzić.

Czyli to praca, która wymaga bycia na bieżąco z wszystkimi nowościami?

Tak, trzeba stale się dokształcać, nie wystarczy, że kiedyś zdałyśmy egzamin. 1 stycznia br. zaczęła obowiązywać nowa taryfa biletowa. Musimy bardzo dobrze orientować się we wszystkich zmianach. Pomimo że szczegółowe informacje są dostępne na stronie internetowej ZTM oraz na ulotkach i plakatach, mnóstwo osób przychodzi do POP-ów dopytać o szczegóły. Taryfę przewozową – rodzaje biletów, uprawnienia do ulg – znamy perfekcyjnie.

Utożsamianie Was z paniami z okienka, których praca sprowadza się do wydawania biletów i liczenia drobnych jest więc niesprawiedliwe...

To zdecydowanie poważniejsze zajęcie, co zresztą widać po systemie przygotowującym do pracy. Musimy zdać egzamin teoretyczny ze znajomości przepisów, a także przejść szereg szkoleń z zakresu profesjonalnej obsługi pasażerów.

Co jest najatrakcyjniejsze w pracy związanej z obsługą pasażerów?

Lubię ludzi i cenię sobie kontakt z nimi. Można się od nich wiele dowiedzieć i nauczyć. Lubię pomagać i czuć się

potrzebną. Kolejnym plusem mojej pracy jest to, że jest konkretna i szybko widać efekty – zadowolenie pasażera, gdy udaje się rozwiązać problem. W pracy spotyka mnie wiele przyjemnych sytuacji, np. miłe słowa od pasażera. To budujące, gdy ludzie wracają, dziękując za informacje i to, że zostali dobrze pokierowani. Zdarzają się też pisemne pochwały. Zupełnie inaczej mija dzień, gdy usłyszę: „Jest pani miła, kompetentna i uśmiechnięta". Czasem dostaję kwiaty, np. z okazji Dnia Kobiet, ale i bez okazji, szczególnie od starszych, szarmanckich panów, którzy w ten sposób okazują wdzięczność. Takim specyficznym miejscem jest punkt na placu Wilsona. W drodze po zakupy przychodzą do nas starsze osoby, a to po wejściówkę do metra, a to po prostu się przywitać. Czasem trzeba też wysłuchać żalów pasażerów. Ktoś kupił bilet, ale go nie aktywował i dostał wezwanie do zapłaty. Niestety bilet jest wówczas nieważny, a wezwanie należy opłacić.

Nie jest to jednak praca dla każdego.

To zajęcie dla osób, które lubią kontakt z ludźmi, są otwarte , odporne na stres i komunikatywne.

Oprócz miłych wydarzeń, zdarzają się także trudne?

Oczywiście. Mam wrażenie, że jeszcze kilka lat temu było spokojniej. Teraz czasy są trudniejsze. Ludzie są sfrustrowani, poirytowani, ciągle się spieszą. Często nie słuchają tłumaczeń, nie chcą zapoznać się z przepisami, tylko od razu zarzucają nam złą wolę. Czasem ktoś grozi, obraża nas... Zdarzyło się, że krewki pasażer uderzył pięścią w szybę oddzielającą nas od klientów. Dlatego w tej pracy tak ważne jest opanowanie i odporność na stres. Pomaga dystans do siebie i innych, doświadczenie oraz wewnętrzny spokój.

Spokój jest obecnie deficytowym „towarem"...

Gdy zdarzają się nerwowe sytuację wiem, że moja irytacja nic nie pomoże. Nie mogę odejść od okienka, więc staram się rozładować atmosferę, udzielając kompetentnych i wyczerpujących informacji. Ważne jest, aby zachować spokój, ponieważ nastrój się udziela.

Czy jakaś sytuacja szczególnie utkwiła Pani w pamięci?

Pamiętam wyjątkową klientkę, która odwiedzała nas w poprzedniej siedzibie na ulicy Senatorskiej. Pani, na oko dziewięćdziesięcioletnia, przyjeżdżała na hulajnodze, na której miała zamontowane radyjko. Ile ona miała w sobie werwy! Ubrana w odblaskowy dres podjeżdżała na hulajnodze pod samo okienko. Z fantazją i ogromną energią!

Czy w Punktach Obsługi Pa-sażerów pracują mężczyźni?



Tak, choć dysproporcje są ogromne, na 77 kobiet przypada tylko trzech mężczyzn. W punktach, gdzie obsługa jest damsko-męska pasażerowi są mniej napastliwi.

To smutne, że gorzej traktują kobiety.

Dajemy radę. Zresztą często obserwujemy metamorfozy koleżanek z cichych i skromnych w otwarte i pewne siebie kobiety.

Czego zatem życzyć z okazji Dnia Kobiet wszystkim paniom z POP-ów?

Spokoju i cierpliwości.

Moim natchnieniem była kobieta motornicza

Jak ktoś zacznie jeździć tramwajem, to nie zrezygnuje. To miejsce wciąga – mówi **Danuta Bar, motornicza z 10-letnim stażem**.



Kobieta motorniczą?

Motorniczą jestem od 2004 r. W styczniu minęło 10 lat, od kiedy pierwszy raz wyjechałam samodzielnie na miasto. Pamiętam, że to był poniedziałek i linia nr 15. Oczy miałam dookoła głowy, żeby nic mi nie umknęło, ale pierwszy kurs tramwajem minął bezpiecznie i spokojnie. Po skończonej zmianie utwierdziłam się w przekonaniu, że nadaję się do tej pracy. Poczułam się usatysfakcjonowana, pewna sie-bie i szczęśliwa. I tak już zostało.

Jak ktoś zacznie jeździć tramwajem, to nie zrezygnuje. To miejsce wciąga. Nawet jak jestem na urlopie, czuję że czegoś mi brakuje. Wiele osób – jeszcze przed rozpoczęciem pracy – myśli, że pojeździ dwa lata, a zostaje 20. Ja nie zamierzam rozstawać się z tym miejscem, nawet gdybym wygrała na loterii. Ta praca daje satysfakcję.

Od zawsze marzyła Pani o pracy na stanowisku motorniczej?

Z wykształcenia jestem laborantem chemicznym, ale pracowałam też w księgowości. W zasadzie to „natchnęła" mnie kobieta. Jechałam tramwajem, siedziałam za kabiną motorniczego i usłyszałam kobiecy głos. Pomyślałam, że to może być praca dla mnie, tym bardziej, że zawsze lubiłam jeździć samochodem.

Jak Pani radzi sobie w środowisku zdominowanym przez mężczyzn?

Około 1/3 prowadzących tramwaje to kobiety. Zdarza się, że kobiety wiedzą zdecydowanie więcej na temat tramwajów i są bardziej sumienne. Aby obsługiwać nowoczesne tramwaje, trzeba znać wszystkie procedury, a panie często bardziej przykładają się do nauki. Jednocześnie koledzy bardzo nam pomagają. Są otwarci, chętnie z nami współpracują, nie są uprzedzeni. Jesteśmy jedną drużyną. Tu nie zwraca się uwagi na płeć. Ja bardzo lubię pracę z mężczyznami, ponieważ opiera się na prostych i rzeczowych regułach.

Jak reagują na kobietę prowadzącą tramwaj pasażerowie?

Nieraz usłyszę: „O baba!", ale zdarza się to sporadycznie. Poza tym nie są to słowa złośliwe, tylko wyraz zainteresowania. Zdarzają się też bardzo miłe sytuacje, np. kwiaty z okazji Dnia Kobiet, życzenia miłego dnia lub z okazji świąt. Mężczyźni czasem adorują, ale nie pozwalamy sobie na mieszanie spraw prywatnych z zawodowymi. W sytuacjach konfliktowych, gdy trzeba zwrócić uwagę pasażerom, ponieważ niszczą mienie, palą papierosy lub wszczynają kłótnie, obecność kobiety działa uspokajająco. Do mężczyzn motorniczych pasażerowie nieraz są nastawieni bardziej bojowo.

Jakie trzeba mieć predyspozycje, aby pracować w tym zawodzie?

To praca dla osób, które wiedzą czego chcą. Trzeba być silnym psychicznie, odpowiedzialnym i zdyscyplinowanym, ponieważ pracuje się w nietypowych godzinach. Zdarza się, że trzeba wstać o drugiej nad ranem, aby pójść do pracy. Z drugiej strony czasem kończę o pierwszej w nocy. Przydaje się umiejętność szybkiego podejmowania decyzji, kontrolowania emocji oraz odporność na stres. Czasem zdarzają się stresujące sytuacje, ale nie wolno dać ponieść się emocjom. Trzeba po prostu lubić pracę z ludźmi.

Czy style jazdy kobiet i mężczyzn motorniczych różnią się?

Kiedyś pasażer specjalnie zjechał ze mną do zajezdni, żeby opowiedzieć, jak wspaniale mu się jechało. Stwierdził, że gdyby wszyscy tak prowadzili tramwaje, przyjemniej by się podróżowało. Taką opinię bardzo często słyszę od pasażerów.

Gdybyśmy mogli stworzyć listę życzeń motorniczych, to co by się na niej znalazło?

Więcej uśmiechniętych pasażerów i... zaufania do motorniczych. Prowadzący tramwaje nie mają złej woli, nie są złośliwi, nie przytrzaskują celowo drzwiami. W nowych tramwajach ich zamykanie jest ściśle związane z działaniem fotokomórki. Pasażer za pomocą guzika może ponownie otworzyć drzwi. Wozy są w większości klimatyzowane, więc w interesie nas wszystkich jest, aby jak najszybciej zamknąć drzwi, dzięki czemu latem w tramwajach jest przyjemnie chłodno, a zimą ciepło.

Czy w ciągu ostatnich lat pasażerowie się zmienili?

Są coraz bardziej wymagający, ale też świadomi swoich potrzeb. Chcą jeździć wygodnymi, komfortowymi, klimatyzowanymi wagonami. Potrafią egzekwować swoje prawa, piszą skargi, ale pochwały też się zdarzają.



Czego możemy Pani życzyć z okazji Dnia Kobiet?

Wytrwałości, uśmiechu, poczucia humoru i dystansu do otaczającej rzeczywistości. Przydałyby się jeszcze mniejsze korki i kierowcy, którzy nie zatrzymują się na torowiskach. Pamiętajmy, że tramwaj potrzebuje 30 m żeby wyhamować. Marzę też o tytule pracownika roku.



Prowadzę swoją walkę z wiatrakami

O pracy **„kierowniczki”** autobusu w Miejskich Zakładach Autobusowych opowiada **Anna Partyka**.

Nie dość, że „baba” za kierownicą, to jeszcze za kierownicą autobusu. Co Pani tu robi?

Bardzo lubię to pytanie... Zazwyczaj odpowiadam, że jestem niezrzeszoną miłośniczką komunikacji miejskiej. Zaczęło się od tego, że sama byłam pasażerką na trasie Wesoła – Warszawa i uwielbiałam obserwować pracę kierowców. Dawniej autobusy jeździły do Wesołej raz na godzinę. Z czasem zaangażowałam się w pisanie do lokalnej prasy o komunikacji. Uprawiałam nawet dziennikarstwo „śledcze” – dzwoniłam do zajezdni i ZTM-u i dopytywałam, dlaczego autobusy kursują tak rzadko. Potem, już na studiach dziennikarskich na Uniwersytecie Warszawskim, koledzy i wykładowcy żartowali, że zostanę kierowcą autobusu, ponieważ nawet pracę magisterską pisałam na temat inwestycji komunikacyjnych zrealizowanych w trakcie prezydentury Pawła Piskorskiego. Będąc jeszcze na studiach pomyślałam o kursie prawa jady dla kierowców autobusów. Chciałam mieć konkretny zawód, zaplecze, ponieważ dziennikarstwo to dziś bardzo niepewna profesja. Wzięłam sześć tysięcy kredytu i... spełniło się moje marzenie. W 2008 r. zdałam egzamin. Za drugim razem. Przy pierwszym podejściu, jak to „baba”, oblałam na łuku.

Co Panią tak pociąga w autobusach?

Uwielbiam kierować dużymi pojazdami. Kierowca jest, jak kapitan na pokładzie – odpowiedzialny za pasażerów i innych uczestników ruchu. Poza tym to elitarna umiejętność, nie każdy umie prowadzić autobus. Ludzie często niesprawiedliwie oceniają kierowców, traktując nas, jak „niewykształconych roboli”, którzy wykonują swoją pracę za karę. Nie zdają sobie sprawy, jak dużych umiejętności wymaga ten zawód. Ta praca, jako jedna z niewielu podnosi poziom adrenaliny. Jest nieprzewidywalna. Często nie wiem, o której skończę, ponieważ może zdarzyć się wypadek, manifestacja, albo coś się zepsuje.

Jakie trzeba mieć predyspozycje, żeby zostać kierowcą autobusu?

Tę pracę po prostu trzeba lubić, ale podstawą są predyspozycje psychotechniczne, odporność na stres i dobrze rozwinięta wyobraźnia. Jak w MZA rozpoczynałam kurs, usłyszałam od instruktora, że w ciągu pierwszych pięciu godzin będzie wiadomo, czy będzie ze mnie kierowca.

Po czym można to poznać?

Po tym, jak się wejdzie w pierwsze dwa zakręty. Skręciłam prawidłowo, nic nie skosiłam, nie wjechałam na krawężnik i usłyszałam, że mam zadatki na kierowcę. I od 2009 r. pracuję jako kierowca autobusu. Pamiętam swój pierwszy wyjazd na miasto. To była linia 169, weekend, styczeń, padał śnieg. Byłam przerażona. „Przykleiłam się” do kierownicy, żeby nic mi nie umknęło. Rozluźnienie przyszło z czasem.

W jaki sposób Pani prowadzi autobus i czy ten styl różni się od stylu Pani kolegów?

Jeżdżę tak, jak sama chciałbym być wożona – delikatnie, bezpiecznie, zgodnie z przepisami i nie ignorując warunków na drodze. Według mnie, styl jazdy to kwestia charakteru i umiejętności, a nie płci. Przede wszystkim liczy się praktyka. Ja ciągle czuję się malutka przy kolegach pracujących w zawodzie 35 lat.

Co to znaczy być kobietą – kierowcą autobusu?

Biorąc pod uwagę, że w zakresie obowiązków i systemu oceniania pracy, kobiety – kierowcy i mężczyźni – kierowcy niczym się nie różnią, ja zadałabym to pytanie inaczej: „Co to znaczy być kierowcą autobusu?". I od razu pozwolę sobie odpowiedzieć. To bardzo duża odpowiedzialność i stres, wstawanie do pracy w środku nocy, konieczność poznawania wielu tras, płaca nieadekwatna do obciążeń oraz często niezadowoleni pasażerowie. Przypomniałam sobie jedną różnicę... Na pętlach często nie ma toalet. Panowie sobie jakoś poradzą. A panie?

Jak przyjęli Panią koledzy?

Nigdy nie spotkałam się z dyskryminacją ze strony kolegów. Nie doświadczyłam żadnego stereotypowego traktowania. Na początku, kiedy bałam się cofać, zdarzało się, że szłam do któregoś z nich i prosiłam o pomoc. Czasem żartowałam: „Słuchaj, jestem blondynką, pomóż mi wycofać". Nigdy nie spotkałam się z odmową. Dowcip rozbraja. Gdy zaczynałam pracę, to w MZA było zatrudnionych około 60 kobiet kierowców. Dwie z nich pracują już dwadzieścia lat. Kiedyś to był zawód wymagający dużej siły fizycznej m.in. z powodu ręcznych skrzyń biegów i braku wspomagania kierownicy. Sama uczyłam się jeździć na Ikarusach. Wszystko mnie bolało, dostałam nawet radę, żeby chodzić na basem i pływać kraulem. Teraz skręt można wykonać jedną ręką.

Jak reagują pasażerowie widząc kobietę za kierownicą?

Różnie. Zdarza mi się usłyszeć komentarz „O, baba", cokolwiek to znaczy. Generalnie reakcje są pozytywne. Czasem panowie patrzą z podziwem, bo chyba marzeniem większości mężczyzn jest poprowadzić autobus. Mojej koleżance zdarzyło się jednak, że ludzie wysiadali, widząc ją za kierownicą. Jest także grupa ludzi, których nazywam „fanami". To osoby, które całą drogę stoją tuż przy kabinie, przyklejone do szyby i śledzą każdy mój ruch. Pojawiają się też „instruktorki", czyli z reguły starsze panie, które z „ambony" (miejsce tuż za pierwszymi drzwiami, z którego najlepiej widać kierowcę) mówią, jak mam jechać. Chyba są trochę nieufne...

Trafiłam kiedyś na wyniki badań, według których, jeśli podziękuje się kierowcy za poczekanie i otwarcie drzwi, to następnym razem będzie on skłonny sześć razy częściej czekać na dobiegającą osobę.

Czasem jednak nie mogę czekać, szczególnie wtedy, gdy z przyczyn ode mnie niezależnych, kurs jest opóźniony, a na następnych przystankach czekają pasażerowie. Najczęściej dziękują osoby starsze, które potrafią przejść przez cały autobus i podziękować albo podnieść rękę, jeśli wsiadają tylnymi drzwiami. Kierowca to widzi w lusterku. Proszę, dziękuję, przepraszam – ja jestem dobrze wychowana i to samo chciałbym usłyszeć od innych ludzi.

Kierowca z misją?

W pewnym sensie... Prowadzę swoją walkę z wiatrakami. Umieszczałam na swoim blogu (http://kierowniczkaautobusu.blox.pl/html) teksty edukacyjne, aby coś się zmieniło w relacjach pasażer – kierowca. Moim marzeniem jest kampania społeczna pokazująca prawdziwe „oblicze" pracy kierowców i obalająca mit, że zarabiamy pięć tysięcy zł. Koleżanka, gdy zepsuł jej się autobus, usłyszała, że nie chce jej się pracować, mimo że tyle zarabia. Warunki na drodze są czasem bardzo trudne i kierowca robi wszystko, aby bezpiecznie dowieźć ludzi do celu, a raptownie hamuje, ponieważ ktoś zajechał mu drogę, a nie dlatego, że nadaje się tylko do „wożenia kartofli". Zdarzyło się, że pasażer wbiegł do autobusu – wbrew regulaminowi – po sygnale. Drzwi go przycięły, ale na szczęście odbiły. Wyzwał mnie wtedy od „durnych kierowców".





Z natury jestem optymistką, ale jeśli spotykam się z niczym nieuzasadnioną nie-uprzejmością, to czasem trudno po całym dniu kursów dojść do siebie.

Pamięta Pani inne trudne sytuacje?

Po roku pracy nauczyłam się, żeby nie wychodzić z kabiny, gdy dojdzie w autobusie do awantury. Kiedyś zareagowałam, jak chłopak bił swoja dziewczynę. Okazało się, że był pod wpływem narkotyków i próbował mnie szarpać. Wezwałam odpowiednie służby, ale żaden pasażer nie zagregował, nie pomógł mi. Z kolei kolega poinformował o końcu trasy i poprosił o opuszczenie pojazdu. W efekcie został ugodzony nożem.

Nie lubię kiedy ktoś zajeżdża mi drogę. Jeśli tylko mam okazję, to robię takiej osobie zdjęcia i regularnie wysyłam je do Wydziału Ruchu Drogowego Policji. Zdarzyło się, że przed moją maską wjechał samochód z pasa obok. Co gorsza, w samochodzie od prawej strony siedziało dziecko w foteliku. Kobieta tłumaczyła, że wiezie je do szkoły. Powiedziałam: „Skoro Pani w taki sposób jeździ z dzieckiem, to właśnie dlatego wyślę zdjęcie na Policję”. Przeraża mnie kompletny brak wyobraźni.

Trudno jest też pogodzić się z wszechobecną znieczulicą. Pamiętam, jak w środku zimy, kobieta z wózkiem chciała wejść do autobusu, ale nie zmieściła się i zostałaby na przystanku. Zarządziłam, że część osób musi wyjść, ponieważ ta pani nie może czekać na następny autobus. Podniosło się wielkie larum, ale nie ustąpiłam. Dlatego mówią o mnie „kierowniczka”.

Mówi Pani z dużą sympatią i zrozumieniem dla kierowców, ale oni też różnie się zachowują. Czasem ich obserwując można pomyśleć, że uwielbiają mieć nad kimś władzę i np. zatrzasnąć drzwi przed nosem.

Kierowcy, jak członkowie każdej grupy zawodowej, są różni. Nie wszyscy dobrze jeżdżą, część z nich po latach zapomina, że tę pracę i ludzi trzeba lubić. Zanim jednak łatwo skrytykujemy kierowców, warto pamiętać, że jeśli autobus ma opóźnienie, to kierowca nie ma obowiązku sprzedać biletu. Nie ma też obowiązku otwierania zablokowanych okien na przystankach, ponieważ robimy to na pętli. A decyzja o włączeniu klimatyzacji i ogrzewania nie należy do nas, tylko do ZTM-u.

Czego życzyć Pani i innym „kierowniczkom” z okazji Dnia Kobiet?

Życzliwych pasażerów oraz nieawaryjnych autobusów, pociągów i tramwajów. Tyle samo wyjazdów, co powrotów oraz zarobków adekwatnych do odpowiedzialności i zakresu obowiązków. A prywatnie chciałabym mieć autobus na stałe, aby móc o nie-go dbać. Chciałabym też kupić Ikarusa, ponieważ mam ogromny sentyment do tego „wozu drabiniastego”. Pozostaje tylko pytanie bez odpowiedzi: „Gdzie go parkować?”.

DEKADA NA SZYNACH

Historia tramwajów w Cieszynie jest krótka. To jedna z najkrócej istniejących tras tramwajowych w Polsce. Po zaledwie 10 latach istnienia władze miasta zdecydowały o likwidacji tego sprawnie działającego środka transportu. W przedostatniej odsłonie cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" - w poszukiwaniu śladów po dawnych cieszyńskich tramwajach - wybieramy się na pogranicze polsko-czeskie.



Na początku XX wieku Cieszyn rozwijał się dynamicznie. Rosnące znaczenie gospodarcze linii kolejowej Koszyce-Bogumin, która przebiegała przez miasto nad Olzą, spowodowało, że pojawiła się potrzeba połączenia dworca kolejowego z okolicznymi dzielnicami. W 1909 roku zapadła decyzja o budowie linii tramwajowej. Miała ona łączyć dworzec z terenami leżącymi na północny-wschód od Olzy, na których leżało m.in. Stare Miasto.

Po dwóch latach prac, firma AEG z Wiednia – główny wykonawca i operator – przekazała do użytku nową linię tramwajową. 12 lutego 1911 roku rozpoczęło się regularne kursowanie wagonów. Trasa miała długość około 1,8 kilometra. Zaczynała się na przystanku „Bielitzer Strasse", znajdującym się w miejscu dzisiejszej ulicy Bielskiej. Następny przystanek – „Oberring" znajdował się na Głównym Rynku. Kolejne postoje wyznaczono wzdłuż ulicy Głębokiej, z której tramwaje skręcały w lewo, w ulicę Zamkową i mostem nad Olzą docierały w okolice dworca kolejowego. Tam też znajdował się przystanek końcowy. Linia była jednotorowa, o wąskotorowym rozstawie szyn, wynoszącym 1000 mm. Zastosowano na niej dwie mijanki torowe (na Rynku oraz przy moście na Olzie), na których tramwaje jadące z przeciwnych kierunków mogły się bezpiecznie minąć. Na przedłużeniu ulicy Zamkowej wybudowano tor dojazdowy do zajezdni o długości ponad 600 metrów. Niewielka zajezdnia była wyposażona w trzy tory, na których mieściły się cztery wagony tramwajowe.

Tabor cieszyńskich tramwajów składał się z czterech dwuosiowych wagonów silnikowych, wykonanych w firmie Ringhoffer z Pragi. Pojazdy o numerach 1, 2, 3 i 4 pomalowane były na czerwono, z kremowym pasem okiennym. Na środku burty umieszczony był herb miasta. W codziennym ruchu kursowały trzy tramwaje. Czwarty, stojący w zajezdni, pełnił rolę rezerwy. Taka liczba kursujących pojazdów pozwalała zachować stałą częstotliwość, wynoszącą 10 minut. Przebycie całej trasy zajmowało około 12 minut.



Opłata za przejazd wahała się od 12 do 14 halerzy. Początkowo bilety były wydawane w formie papierowej, jednak z czasem wprowadzono metalowe żetony na przejazd.

Tramwaje w Cieszynie kursowały regularnie do końca I wojny światowej. Pomimo podziału miasta w 1920 roku na dwie części – polską i czechosłowacką – postanowiono utrzymać funkcjonowanie komunikacji szynowej. Częste i szczegółowe kontrole wagonów na moście granicznym na Olzie uniemożliwiały sprawną i szybką obsługę pasażerów. W wyniku tych problemów, 2 kwietnia 1921 roku postanowiono zawiesić przewozy tramwajowe na całej linii. Początkowo zakładano, że sytuacja ta potrwa do chwili znalezienia rozwiązania problemu na granicy. Niestety, komunikacji szynowej nie udało się wznowić. W następnych latach przystąpiono do demontażu sieci i torowisk, a odstawione w zajezdni wagony tramwajowe sprzedano do Bielska (jeden wagon) i do Łodzi (pozostałe trzy).

Do dziś przetrwało jedynie kilka śladów po cieszyńskiej linii tramwajowej. Najbardziej okazałym z nich jest budynek dawnej zajezdni, zachowany w bardzo dobrym stanie. Na ścianie umieszczono pamiątkową tablicę, informującą o jego pierwotnej funkcji. Spacerując ulicami Cieszyna znajdziemy kilka żeliwnych rozet na murach



fot. Tramwaje w Cieszynie 1911-1921

Wagon tramwajowy Ringhoffer, przejeżdżający przez ulicę Głęboką

domów. Służyły one do utrzymywania sieci trakcyjnej. Ostatnio udało się odnaleźć kompletne fragmenty szyn tramwajowych użytych do budowy kładki dla pieszych. Po wydobyciu ich z konstrukcji – na pamiątkę przebiegającego niegdyś w tym miejscu torowiska – zostały umieszczone w bruku Rynku .



fot. Tramwaje w Cieszynie 1911-1921

Rozeta do wieszania sieci trakcyjnej na jednej z kamienic przy ulicy Głębokiej

Dawne cieszyńskie wagony tramwajowe przeszły w Łodzi modernizację i obsługiwały linie podmiejskie do Rudy Pabianickiej i Tuszyna. Czasem kursowały do Pabianic. W 1925 roku, do trzech pojazdów sprzedanych do Łodzi, dołączył egzemplarz przekazany wcześniej do Bielska. Wozy otrzymały numery taborowe 39, 40, 41 i 42. W latach II wojny światowej służyły do transportów specjalnych, przeznaczonych wyłącznie dla Niemców okupujących Łódź. W 1956 roku dwa z nich zostały skasowane. Pozostałe wagony ostatnie kilometry wyjeździły jako doczepy. Zostały wycofane w 1959 roku.

Do dziś mieszkańcy Cieszyna wspominają z dumą i sentymentem tramwaje, mimo że jeździły one po mieście zaledwie 10 lat. Niejeden z nich marzy o ich powrocie na ciasne staromiejskie uliczki. O szacunku do historii tutejszych tramwajów świadczą zachowane i wyeksponowane pamiątki, zarówno na terenie samego miasta, jak i w pobliskim Muzeum Śląska Cieszyńskiego, które warto odwiedzić przy okazji wizyty w tym malowniczym miasteczku.

tekst: Maciej Beister
Opracowano na podstawie:
Tramwaje w Cieszynie 1911-1921, www.tramwajewcieszynie.prv.pl

Miasto zintegrowane z regionem



Komunikacja miejska zintegrowana z transportem regionalnym. Skoordynowane działania przewoźników. Kilkanaście stref biletowych. Stabilna oferta, z której korzysta blisko 115 mln pasażerów rocznie. Taka jest komunikacja w Ostrawie i jej okolicach.

Ostrawa jest trzecim co do wielkości miastem w Czechach. Sieć komunikacyjną tworzą tramwaje, autobusy i trolejbusy. Układ jest uzupełniony ofertą wspólnego biletu obowiązującego w pociągach. Całością transportu zarządza Dopravní podnik Ostrava (DPO), czyli Przedsiębiorstwo Komunikacji w Ostrawie, będące równocześnie zarządcą infrastruktury, właścicielem taboru oraz jednostką odpowiedzialną za rozkłady jazdy.

Zintegrowany system

Komunikacja miejska, zarządzana przez DPO jest częścią Zintegrowanego Systemu Komunikacyjnego ODIS. Jego głównym zadaniem jest koordynacja ofert wszystkich przewoźników na terenie miasta oraz w jego okolicach. Ważnym elementem systemu są strefy biletowe. W Ostrawie obowiązują cztery strefy, a w całym regionie morawskim kilkanaście. Niedawno powstała strefa Ostrawa XXL, w skład której wchodzą gminy leżące w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Zróżnicowanie polega na rozbudowanej taryfie przewozowej, która zależy od danej strefy biletowej. Ciekawie rozwiązano kwestię biletu dobowego. W święta oraz dni wolne od pracy pięć osób może podróżować na jednym bilecie.

Na głównych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach znajdują się proste w obsłudze biletomaty. Można także kupić bilet przez telefon.

Zintegrowany system ODIS to nie tylko transport miejski, ale także rozbudowany transport regionalny. Rozkłady jazdy przewoźników prywatnych są skoordynowane z rozkładami jazdy miejskich autobusów, tramwajów i trolejbusów.



Transport szynowy

Historia ostrawskiej komunikacji sięga końca XIX wieku. 18 sierpnia 1894 roku została uruchomiona pierwsza linia tramwaju parowego, który zapewnił połączenie miasta z dworcem głównym. Tramwaje wyparły mało wydajne omnibusy.

Pierwszą linię tramwajową obsługiwały cztery lokomotywy oraz piętnaście wagonów przeznaczonych dla pasażerów. Kursowało także sześć tramwajów towarowych.

W 1897 roku rozpoczęto elektryfikację rozbudowującej się sieci tramwajowej, która zakończyła się na początku 1901 roku. W trasę wyruszyło piętnaście tramwajów elektrycznych.



Zamiłowanie Czechów do transportu szynowego nie ograniczyło się do rozbudowy systemu tramwajów miejskich. Powstała również sieć tramwajów podmiejskich oraz podmiejska kolej wąskotorowa, któa funkcjonowała w latach 1902-1973.

Wzorem innych miast Czechosłowacji, w 1952 roku rozpoczęto budowę sieci trolejbusowej.

Jak się jeździ?

Podobnie, jak w innych czeskich miastach, tramwaje stanowią trzon komunikacji. Uzupełnieniem systemu są autobusy i trolejbusy.



Obecnie na park taborowy miejskiego przedsiębiorstwa składa się prawie 700 pojazdów. Transportem miejskim można podróżować siedem dni w tygodniu, 24 godziny na dobę. Linie dzienne kursują w godzinach 5.00-23.00. W pozostałych godzinach jeżdżą nocne tramwaje. Dzięki ofercie wspólnego biletu można podróżować koleją w obrębie miasta.

Ceny biletów są uzależnione od strefy taryfowej. Opłaty za najpopularniejsze bilety wynoszą: 10 koron za bilet 10-minutowy, 26 koron za 60-minutowy i 80 koron za bilet dobowy.

tekst i fot.: Mateusz Kania

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO